

(2) 日本産 輕車 輸入의 影響

- (일본산 경차 수입 허용) 수입선 다변화제도의 일부 조기 해체에 따라 일본산 경차와 국산 경차의 직접적인 판매 경쟁이 불가피해 짐
- (일본산 경차의 경쟁력) 비가격 경쟁력은 높으나, 가격 경쟁력은 국산 경차에 비해 절대 열위. 특히 원/엔 환율이 1,000원대를 넘어서는 경우, 일본산 경차는 거의 가격 경쟁력을 상실하게 되는 것으로 나타남
- (영향) 가격 경쟁력의 절대 열위, 자동차 구매 심리 위축, 외제품에 대한 거부감 등으로 일본산 경차 수입의 영향은 당분간 극히 미미할 것으로 보임. 그러나 향후 관세 인하 가능성, 원/엔 환율의 하락 가능성, 일본 업체들의 점유율 증시 진출 전략 가능성 등은 충분히 고려해야 함

수입선 다변화제도 일부 조기 해체에 따른 일본산 경차 수입 허용으로 국산 경차와 직접 경쟁 불가피

- 일본산 경차 수입 허용
  - (수입선 다변화제도 일부 조기 해제) IMF 구제금융 지원 협상 과정에서 IMF 측이 同 제도의 폐지와 관련된 구체적인 일정을 요구한 데다, 일본측 자금 지원을 이끌어 내기 위한 對日 배려 조치로 1998년 1월부터 25개 품목을 조기 해제함
  - (자동차 관련 해제 품목) 자동차 관련 해제 품목은 1,000cc 이하 세단형 자동차, 1,000cc 이하 기타 자동차, 1,000~1,500cc 지프형 자동차, 차체의 기타 부분품과 부속품 등임
    - 이들 품목 중 1,000~1,500cc 지프형 자동차의 국내 생산은 아직 없으며, 1,000cc 이하 기타 자동차의 경우 국내 차종의 대부분이 LPG용 차량으로 한·일업체간 직접적인 경쟁은 없음
    - 1,000cc 이하 세단형 자동차의 경우 현대자동차가 아토스, 대우중공업이 티코를 생산·판매하고 있어 일본산 경차와의 직접적인 판매 경쟁이 불가피함
- 일본산 경차의 경쟁력
  - (비가격 경쟁력) 높은 품질 경쟁력, 매력적이고 국내 소비자에게 익숙한 디자인, 경차이면서도 거주성 및 편의성을 제고한 우수한 설계 등을 고려할 때 일본산

일본산 경차의  
비가격 경쟁력은  
매우 높으나, 가  
격 경쟁력은 국  
산차에 비해 절  
대 열위

경차의 비가격 경쟁력은 국산차보다 한 수 위라고 보  
아야 함  
- (가격 경쟁력) 몇가지 가정 하에서 일본산 경차의 국  
내 판매 가격을 試算해 본 결과, 일본산 경차의 가격  
경쟁력은 국산차에 비해 크게 뒤떨어지는 것으로 나  
타남  
· 일본에서 가장 많이 팔리는 경차 중의 하나인 스즈  
키 웨건R의 최저가 모델인 3도어 RC의 경우 원/엔  
환율이 885원인 경우에도 국산 소형차 수준인 790만  
원대로 나타나고 있고, 표준 모델인 4도어 FT의 경  
우 1,300만원 대로 국산 준중형차 이상의 가격 수준  
을 보임

<표> 일본산 경차 수입시 추정 국내 판매 가격

모델	일본 현지 공장도가격 (만엔)	국내 판매 가격(만원)		국산 경차 가격(만원)
		100엔=885원	100엔=1,077원	
스즈키 웨건R 3도어 RC	66.3	793.3	965.4	아토스고급형 : 498.0
스즈키 웨건R 4도어 FT	108.1	1,293.4	1,574.0	
다이하쓰 무브 2WD 4도어 CG	87.3	1,044.6	1,271.2	티코 SL : 414.0
다이하쓰 무브 4WD 4도어 CL	107.8	1,289.8	1,569.7	
혼다 라이프 4도어 B타입	85.3	1,020.6	1,242.1	
혼다 라이프 4도어 T타입	111.4	1,332.9	1,622.1	

주 : 1) 일본 현지 공장도 가격을 100으로 한 후, 운송 및 보험료는 공장도 가격의 3%, 하역비 및  
국내 운송비는 0.5%, 딜러 마진은 10%로 가정하면 국내 판매 가격은 135.2로 환산됨(관세  
8%, 부가세 10% 포함). 여기에 원/엔 환율을 885~1,077원(현대경제사회연구원 전망치)으  
로 적용함

2) 일본산 경차 모든 차량은 660cc, 5단 수동변속기 장착 차량이며 표준 장착 외 주요 옵션  
(ABS, 에어백 등) 미 장착 경우임

3) 공장도 가격은 희망소매가격(동경 지역)에서 추정 딜러 마진 5%를 뺀 추정치

자료 : 月刊自動車社, 「クルマ選び大圖鑑」, 1997.

· 특히 환율이 1,000원대를 넘어서는 경우 일본산 경  
차는 가격 경쟁력을 거의 완전히 상실하게 되는 것  
으로 나타남

가격 경쟁력의 절대 열위, 자동차 구매 심리 위축, 외국산 제품에 대한 거부감으로 일본산 경차 수입의 영향은 당분간 미미

### ○ 일본산 경차 수입의 영향

- (단기적 영향) 일본산 경차가 수입된다 하더라도 국산 경차에 비한 가격 경쟁력의 절대 열위 등으로 국내 시장 잠식은 당분간 미미한 수준에 그칠 것임
  - 특히 올해를 포함해 당분간은 실질 소득 감소, 고용 불안 등으로 자동차 구매 심리가 크게 위축될 것으로 예상되는 데다, 외국산 제품에 대한 강한 거부감 형성 등으로 일본산 경차 수입의 영향은 더욱 약화될 것임
  - 더구나 경차의 주고객이 저소득층인 경우가 많고 이들의 주요 구매 요인이 저렴한 구입 가격임을 고려할 때, 이러한 가격 경쟁력 열위는 치명적인 약점임
- (중장기적 영향) 다음의 요인들은 중장기적으로 일본산 경차 수입의 영향을 증폭시킬 수 있는 요인들로서 향후 충분히 고려할 필요가 있음
  - 미국이 그동안 꾸준히 승용차 관세 인하를 요구한 데다, IMF 협상 진행 과정에서도 이러한 요구가 반복된 것으로 알려지고 있음
  - 일본 업체들이 직판 체제를 구축하거나 공식 및 비공식 수입업체간 경쟁이 격화될 경우 딜러 마진이 대폭 축소될 가능성이 있고 이는 가격 인하로 나타날 수 있음
  - 또한 일본 업체들이 경차 시장 뿐만 아니라 향후 1,000cc 초과 세단형 자동차 수입이 허용될 때를 대비해 진출 초기에 수익성보다는 점유율을 중시하는 공격적인 시장 진출 전략을 수립할 가능성도 있음
  - 우리나라 경제의 회복 속도나 정도, 아시아 금융 위기의 진전 상황 등에 따라 원/엔 변동할 가능성이 상존함

(정진우)